

«Non mi fate fare niente, vi denuncio»

Dopo una malattia l'azienda impone a una lavoratrice l'inattività

GABRIELE FRANZINI

BOLOGNA Due milioni al mese per non far niente. Otto ore al giorno a tirarsi le dita e poi, il 27 di ogni mese, lo stipendio, puntuale come un orologio svizzero. Detta così, non è una brutta prospettiva. Molti ci farebbero la firma. Anche Lucia Colucci, 46 anni, dipendente di una ceramica emiliana, ha messo la sua firma; ma in calce a una causa contro la sua azienda. E il pretore le ha dato ragione.

Storie che capitano a Casalgrande, provincia di Reggio Emilia, tra le colline della valle del Secchia, nel cuore del

grande distretto ceramico che ha per capitale Sassuolo. Qui, al confine tra Reggio e Modena, dove tutto ruota attorno al grande affare delle piastrelle, può accadere che un'operaia sia pagata per quattro mesi per stare seduta a girare i pollici dalla mattina alla sera.

La storia comincia quasi un anno fa. Lucia, brindisina residente a Maranello, sposata con quattro figli, lavora come operaia alla Itile. Un brutto giorno del novembre '97, mentre è al lavoro, Lucia si fa male sollevando un pallet di 20 chilogrammi. La diagnosi dei sanitari parla di lombalgia acuta. Comincia un lungo periodo di cura e di riposo.

Si arriva così al maggio di quest'an-

no. Dopo 142 giorni di assenza, Lucia rimette piede in fabbrica. La salute è recuperata, ma non del tutto. Il certificato del medico è perentorio: l'operaia è «esonera da qualsiasi attività di movimentazione manuale dei carichi e da operazioni che comportano sforzi o piegamenti». Per il resto, invece, non c'è problema. E invece? Invece il direttore del personale l'accoglie così: «Quella è la tua sedia. Siediti lì e non fare assolutamente nulla». Lucia non capisce, si ribella: «Potrei attaccare etichette sulle piastrelle - dice - rispondere al telefono o sistemare i depliant dell'azienda». Niente da fare. Perché? «Per tutelare la sua salute», rispondono alla Itile.

Per quattro mesi Lucia Colucci ha sopportato la sua inattività forzata. Poi si è rivolta ai sindacati e infine a un avvocato. Nell'ordinanza del pretore del lavoro di Reggio c'è scritto che stipendiare un dipendente e non farlo lavorare rappresenta una lesione della sua dignità. Mercoledì, con la vittoria in tasca, la donna ha consegnato il suo sfogo a un quotidiano locale: «Mi sentivo umiliata. Volevo anch'io dare il mio contributo all'azienda». Ieri pomeriggio, con la sua storia in prima pagina, Lucia non aveva molta voglia di parlare: «Guardi, non ho neppure comprato il giornale. E poi ho fretta, alle 18 devo essere al lavoro per il turno serale». Finalmente.



Il commissario europeo Neil Kinnock

Pietro Cinotti

Burlando: «Kinnock come Bertinotti»

Su Malpensa l'Italia riscriverà un decreto inattuabile

ROMA Chissà se Neil Kinnock avrà accolto con un sorriso o con una smorfia il paragone con Bertinotti, chissà se gliel'avranno raccontato. Perché ieri il ministro dei Trasporti Claudio Burlando tornando sull'apertura di Malpensa, ha accostato il commissario europeo ai Trasporti al leader di Rifondazione comunista. «Kinnock è come Bertinotti: bisogna presentargli un'offerta che abbia difficoltà a rifiutare», ha dichiarato ieri a Genova a margine dell'inaugurazione di Elf '98, il forum europeo della logistica. «Ci è stata chiesta una transazione ordinata e bisogna farla», ha aggiunto riferendosi al decreto bis che ha in preparazione e che dovrebbe essere reso noto all'inizio di ottobre.

In versione «buonista», come lui stesso ha sottolineato, Burlando ha aggiunto di capire le preoccupazioni delle compagnie aeree straniere: «L'Italia rappresenta un mercato di 25 milioni di passeggeri. I vettori esteri hanno occupato uno spaziotenzial-

mente italiano ma hanno potuto farlo perché noi non siamo stati capaci di servirlo». Gli aeroporti hub intercontinentali confinanti sono saturi e potrebbero essere interessati ad alleanze strategiche con Malpensa.

Sempre a Genova il ministro si è incontrato con una delegazione della commissione Trasporti del Parlamento europeo, sempre per discutere di Malpensa. «Sui principi sono tutti d'accordo - ha detto uscendo - si tratta ora di trovare la quadratura». Ai parlamentari europei Burlando ha spiegato che il decreto che il governo si appresta a varare sarà rispettoso dei vincoli imposti dalla Commissione. In questi giorni è in atto uno sforzo reciproco perché si possa arrivare all'apertura del nuovo aeroporto con soddisfazione di entrambi: rimane fondamentale però che lo scalo milanese abbia sin dall'inizio le caratteristiche di hub.

Il caso Malpensa è stato inserito anche nell'agenda della riunione dei ministri dei Trasporti

Ue che si terrà a Lussemburgo il 1 ottobre. In questa sede l'Italia potrebbe cercare di rendere reversibile la decisione della Commissione, un tentativo molto difficile e dall'esito incerto, vista l'unicità con la quale sono stati bocciati i decreti Burlando.

A rischio, nel frattempo, i finanziamenti urgenti per il collegamento con Malpensa e l'abolizione dei passaggi a livello. Lo denuncia Michele Giardiello, capogruppo dei Ds in commissione Trasporti della Camera: «È francamente paradossale che il Polio la Lega stiano facendo ostruzionismo per impedire l'approvazione della legge già varata dal Senato. Ostruzionismo che rischia di far perdere gli ingenti finanziamenti previsti». A proposito di collegamenti, è di ieri l'annuncio che il treno Malpensa Express entrerà in funzione il 30 maggio 1999 alle 5.50 del mattino: impiegherà 39 minuti da Milano al nuovo scalo e avrà una cadenza di 30 minuti.

Mo. Pi.

PRIMO PIANO

Le Ferrovie Nord Milano «A maggio lavori finiti»

FRANCESCA PARISINI

MILANO Ore 5.50 del 30 maggio 1999: il treno Milano-Malpensa viaggia con circa cinque mesi di anticipo. Lo hanno annunciato ieri le Ferrovie Nord Milano durante una conferenza stampa "trekking" che ha mostrato ai giornalisti lo stato dei lavori per il collegamento via rotaia tra la stazione Cadorna e il nuovo aeroporto di Malpensa. Inaugurerà, quindi, a fine maggio del prossimo anno il collegamento che avrà il nome di «Milano Express»: 49 chilometri di tragitto garantiti da un treno ogni trenta minuti, per un tempo di percorrenza di 39 minu-

ti, costo ipotizzato attorno alle 15 mila lire.

Ma da qui a maggio del prossimo anno? Scanso slittamenti dell'ultimo minuto, il nuovo aeroporto di Malpensa dovrebbe aprire infatti il prossimo 25 ottobre; da quella data alla primavera prossima i passeggeri potranno scegliere tra il bus da Cadorna a Malpensa o la navetta per la parte restante, visto che qui, alle porte di Busto Arsizio, termina il tragitto già completato - il 60% circa di tutto il percorso.

Si parte, allora, da Cadorna; oggi a bordo dei treni solitamente impiegati per il trasporto locale, mentre a partire dall'apertura del prossimo maggio verranno messi

a disposizione dieci nuovi convogli ad altra frequentazione, con bagagliera, aria condizionata ed accessi e servizi per i portatori di handicap. Prima tappa: Bovisio. Entro il 2002 verrà realizzato il quadruplicamento dei binari. Seconda tappa: Saronno dove invece il quadruplicamento della linea è già stato realizzato nel '92. Qui confluiscono anche i treni provenienti da Como, Varese e Novara. Quindi, per il momento, si scende a Busto Arsizio. Soldi spesi per questa prima fase di lavori, 131 miliardi (più due per la bonifica dagli ordigni bellici) provenienti da Stato, Regione, Comune di Castellanza e Provincia di Varese.

Solo per il trekking organizzato ieri a favore dei giornalisti, la gita continua in parte sui carrelli della ferrovia che coronano - si fa per dire - lungo i binari appena posate. Mancano 12 chilometri (su doppio binario) per arrivare a destinazione, di cui 4 già sul terreno dell'aeroporto e 1,2 in una galleria artificiale. La visita, infatti, termina alla nuova stazione già completa-

mente realizzata proprio sotto al nuovo aeroporto. Il completamento degli interventi è previsto per il 2002 e comprende, oltre al già citato quadruplicamento della linea Cadorna-Bovisio, l'interamento della linea a Castellanza. Per allora, le Ferrovie Nord promettono un treno ogni 15 minuti mentre il tempo di percorrenza scende a 30 minuti.

C'era anche il presidente della Sea, Giuseppe Bonomi, alla visita della stazione. Bonomi ha fatto il punto della situazione e riprecisato le figure di «amici» e «nemici» del nuovo scalo. «Le compagnie aeree - ha detto - non le considero tra i nemici perché loro sono clienti. Si tratta semmai di amici che sbagliano. Nemici invece sono i campanilli, da quelli più grandi e maestosi a quelli più minuscoli». Quanto ai servizi stradali, ha precisato: «L'Anas ci ha riconfermato il completamento della bretella entro il 15 ottobre. Se questo non accadrà ognuno si prenderà le proprie responsabilità. E si tratta di responsabilità onerose».

EUROSTAR
ITALIA

Con Eurostar liberi di viaggiare, liberi di prenotare.

Dal 28 settembre, Eurostar Italia anche senza prenotazione.

Volete prendere un Eurostar e non avete fatto in tempo a prenotare? Non preoccupatevi: dal 28 settembre, infatti,

la prenotazione non è più obbligatoria, tranne il venerdì, la domenica e nei periodi di Natale e di Pasqua.

Quindi, se non volete o non potete prenotare, se decidete di partire all'ultimo momento o se avete una prenotazione e volete spostare la partenza, sono a vostra disposizione alcune vetture di 1° e 2° classe, con posti non prenotabili, dei treni Eurostar Italia. E senza alcun sovrapprezzo.

Se invece volete ugualmente prenotare, vi aspettano le carrozze riservate. E la prenotazione è gratuita.

Il biglietto, valido due mesi, va sempre convalidato prima di salire a bordo.

Per ulteriori informazioni, è possibile rivolgersi agli Uffici Informazioni e alle Agenzie di Viaggio.

FERROVIE
DELLO STATO

Prima di tutto, Voi.